

ENR 1.10 FLUGPLANUNG

1. SERA.4001 FLUGPLANABGABE

1.1. Informationen bezüglich eines beabsichtigten Flugs oder Flugabschnitts, die Flugverkehrsdienststellen zu übermitteln sind, sind in Form eines Flugplans zu geben. Der Begriff „Flugplan“ wird verwendet sowohl zur Bezeichnung der vollständigen Informationen über alle Punkte der Flugplanbeschreibung, die die gesamte Flugstrecke abdecken, als auch zur Bezeichnung der beschränkten Informationen, die unter anderem zu übermitteln sind, um eine Freigabe für einen kleinen Flugabschnitt, beispielsweise für das Kreuzen einer Luftstraße oder für Start oder Landung auf einem kontrollierten Flugplatz, zu erhalten.

1.2. Ein Flugplan ist vor der Durchführung folgender Flüge abzugeben:

1.2.1. ein Flug oder Flugabschnitt, der der Flugverkehrskontrolle unterliegt;

1.2.2. ein Flug nach Instrumentenflugregeln innerhalb des Flugverkehrsberatungsluftraums;

1.2.3. ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Bereitstellung von Fluginformationen und die Durchführung des Flugalarmdienstes sowie des Such- und Rettungsdienstes für Luftfahrzeuge zu erleichtern;

1.2.4. ein Flug innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken, die von der zuständigen Behörde festgelegt sind, um die Koordinierung mit entsprechenden militärischen Stellen oder mit Flugverkehrsdienststellen in benachbarten Staaten zu erleichtern, um ein möglicherweise erforderliches Ansteuern zu Identifizierungszwecken zu vermeiden;

1.2.5. ein Flug über Staatsgrenzen.
Ausgenommen hiervon sind:

- Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln mit direktem Grenzüberflug in die/aus der Bundesrepublik Deutschland, wobei kein Drittland überflogen werden darf;
- Flüge mit Segelflugzeugen, die in den Lufträumen „G“ und „E“ die Grenze zwischen Österreich und der Tschechischen Republik überfliegen.

1.2.6. ein Flug, der bei Nacht durchgeführt werden soll, soweit er über die Umgebung des Flugplatzes hinausführt.

1.3. Ein Flugplan ist vor dem Abflug bei einer Flugverkehrsdienst-Meldestelle abzugeben oder während des Flugs der zuständigen Flugverkehrsdienststelle oder Flugfunkleitstelle zu übermitteln, sofern keine Vorkehrungen für die Abgabe von Dauerflugplänen getroffen wurden.

ENR 1.10 FLIGHT PLANNING

1. SERA.4001 SUBMISSION OF A FLIGHT PLAN

1.1. Information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

1.2. A flight plan shall be submitted prior to operating:

1.2.1. any flight or portion thereof to be provided with air traffic control service;

1.2.2. any IFR flight within advisory airspace;

1.2.3. any flight within or into areas, or along routes designated by the competent authority, to facilitate the provision of flight information, alerting and search and rescue services;

1.2.4. any flight within or into areas or along routes designated by the competent authority, to facilitate coordination with appropriate military units or with air traffic services units in adjacent States in order to avoid the possible need for interception for the purpose of identification;

1.2.5. any flight across international borders.
Exempted from this requirement are:

- Flights with civil aircraft according visual flight rules and overflying the state boundary directly into/from the Federal Republic of Germany, whereas no third country shall be overflown;
- Flights with gliders which are operating in the airspace of "G" and "E" and overfly the state boundary between Austria and the Czech Republic.

1.2.6. any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

1.3. A flight plan shall be submitted, before departure, to an air traffic services reporting office or, during flight, transmitted to the appropriate air traffic services unit or air-ground control radio station, unless arrangements have been made for submission of repetitive flight plans.

1.4. Ein Flugplan für einen Flug, bei dem Staatsgrenzen überflogen werden sollen oder für den Flugverkehrskontrolldienst oder Flugverkehrsberatungsdienst erbracht werden soll, ist mindestens 60 Minuten vor dem Abflug oder, wenn er während des Flugs abgegeben wird, rechtzeitig genug abzugeben, um sicherzustellen, dass ihn die zuständige Flugverkehrsdienststelle mindestens 10 Minuten vor dem Zeitpunkt erhält, zu dem das Luftfahrzeug voraussichtlich folgende Punkte erreicht:

1.4.1. den geplanten Einflugpunkt in einen Kontrollbezirk oder Flugverkehrsberatungsbezirk oder

1.4.2. den Kreuzungspunkt mit einer Luftstraße oder einer Flugverkehrsberatungsstrecke.

1.5. Flugpläne, für Flüge in Gebiete in welchen ATFM-Maßnahmen aufrecht sind, sind spätestens 3 Stunden vor der voraussichtlichen Abblockzeit abzugeben.

1.6. Ein IFR-Flugplan kann nicht mehr als 120 Stunden (5 Tage) vor EOBT eingereicht werden.

1.7. Von dem Erfordernis der Abgabe eines Flugplans sind Flüge mit österreichischen Militärluftfahrzeugen im Rahmen des militärischen operationellen Flugverkehrs (§ 145a LFG) in jenen Fällen, die in dem Übereinkommen zwischen dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport und der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 145a Abs. 4 LFG festgelegt werden, ausgenommen.

Anmerkung: Auf allen internationalen Flughäfen sind Selbstbriefing-Stationen für die Flugplanabgabe sowie zur Bereitstellung von Pre-flight und MET-briefings eingerichtet. Der zentrale Helpdesk für Selbstbriefing (AIS/ARO Wien) steht H24 zur Verfügung (siehe GEN 3.1, Punkt 5.2.).
<http://www.homebriefing.com>

2. FORM DER FLUGPLANABGABE

2.1. Der Flugplan ist entweder persönlich, fermündlich, fernschriftlich, per Telefax oder in elektronischer Form abzugeben. Im Interesse der raschen Abwicklung des Luftverkehrs kann die Meldestelle für Flugverkehrsdienste die persönliche Flugplanabgabe anordnen. Wenn die Bodenfunkstelle des Abflugplatzes im Interesse einer raschen Abwicklung des Luftverkehrs zugestimmt hat, kann der Flugplan auch mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abgegeben werden.

2.2. Bei Ambulanz-, Rettungs-, Such- und Evakuierungsflügen ist der Flugplan – sofern Flugplanpflicht besteht – mittels Flugfunk-Sprechfunkverbindung abzugeben, sobald ein Gebiet durchflogen wird, in dem diese hergestellt werden kann.

1.4. A flight plan for any flight planned to operate across international borders or to be provided with air traffic control service or air traffic advisory service shall be submitted at least sixty minutes before departure, or, if submitted during flight, at a time which will ensure its receipt by the appropriate air traffic services unit at least ten minutes before the aircraft is estimated to reach:

1.4.1. the intended point of entry into a control area or advisory area; or

1.4.2. the point of crossing an airway or advisory route.

1.5. Flight plans for flights into areas subject to ATFM shall be submitted at least 3 hours before EOBT.

1.6. An IFR flight plan can not be filed more than 120 hours (5 days) in advance of EOBT.

1.7. Exempted from the requirement for filing a flight plan are flights of Austrian military aircraft in the frame of military operational air traffic (§ 145a Aviation Act) in those cases, which are laid down in the agreement between the Federal Minister of Defence and Sports and the Federal Minister for Transport, Innovation and Technology according § 145a para 4 Aviation Act.

Remark: At every international airport selfbriefing terminals are established for submission of flight plans. Additionally pre-flight and MET-briefing can be obtained via self-briefing. The central Helpdesk for selfbriefing (AIS/ARO Wien) is available H24 (see GEN 3.1, item 5.2.).

<http://www.homebriefing.com>

2. FORM OF FLIGHT PLAN SUBMISSION

2.1. The flight plan shall be filed either personally, by telephone, by telex, by FAX or by electronic means. In the interest of an expeditious execution of air traffic the air traffic services reporting office may require the delivery in person. If, in the interest of an expeditious handling of air traffic, approved by the aeronautical station of the aerodrome of departure, the flight plan can also be filed by means of air-ground voice communications.

2.2. On ambulance, rescue, search and evacuation flights the flight plan shall – provided that filing of a flight plan is compulsory – be filed by means of air-ground voice communications, as soon as an area is flown through, within which it can be established.

2.3. Form der Flugplanabgabe und Flugplanergänzungsmeldungen (FPL/FAM)

2.3.1. Zur Abgabe des Flugplanes ist grundsätzlich der verantwortliche Pilot oder sein Stellvertreter verpflichtet, für Flüge im Rahmen eines Luftbeförderungsunternehmens kann der Flugplan jedoch auch durch einen vom Unternehmen hierzu Beauftragten abgegeben werden.

2.3.2. Wenn der Abflug von einem Flugplatz erfolgt, auf dem eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Rahmen des Selfbriefing betrieben wird, so sind Flugpläne für IFR-Flüge und für VFR-Flüge die nicht direkt an IFPS gesendet werden grundsätzlich über Selfbriefing abzugeben. Als zentraler Helpdesk für Selfbriefing steht AIS/ARO Wien H24 zur Verfügung (siehe GEN 3.1, Punkt 5.2.). Bei AIS/ARO Wien besteht die Möglichkeit Flugpläne persönlich, fernmündlich, über Telefax, in elektronischer Form (Self- oder Homebriefing) oder AFTN abzugeben.
<http://www.homebriefing.com>

2.3.3. Bei Nichtvorhandensein einer solchen Dienststelle oder der Möglichkeit der Flugplanabgabe über Selfbriefing am Abflugplatz, soll der Flugplan bei AIS/ARO Wien abgegeben werden.

2.3.4. Flugplanabgabe über Telefax

- Wenn der Flugplan über Telefax aufgegeben wird, muss er über Telefon sofort nach der Übermittlung vom Piloten (Flugplanaufgeber) bestätigt werden, sonst wird er nicht bearbeitet.
- Das Flugplanformular von AUSTRO CONTROL, RAC-FORM 1b oder ein durch Computer erzeugtes Formblatt soll für die Übermittlung verwendet werden.
- Der Vordruck muss deutlich lesbar und vollständig ausgefüllt sein.
- Speziell für IFR Flugpläne ist die Angabe einer Kontakttelefon-/Faxnummer, im Interesse des verantwortlichen Piloten wesentlich.
- Der Flugplanaufgeber kann mit der Angabe einer Telefaxnummer und dem Vermerk "Bitte Beratung", eine schriftliche Flugberatung über Fax anfordern.

2.3.5. Flugplanabgabe über Self- oder Homebriefing
Wenn ein Flugplan über Self- oder Homebriefing aufgegeben wird, muss er durch das System bestätigt werden, bevor der Flug angetreten wird, sonst ist die Bearbeitung des Flugplanes nicht gewährleistet.

2.3.6. Flugplanaufgabe während des Fluges (AFIL)

2.3.6.1. Flugpläne können während des Fluges aufgegeben werden, wenn besondere Umstände dies erfordern (z.B. unvorhergesehene Wettererscheinungen, Notfälle). In diesem Fall akzeptiert der Fluginformationsdienst die Flugplandaten, der Flugplan wird an AIS/ARO Wien weitergeleitet, welches die Übermittlung an die zuständigen Stellen vornimmt.

2.3. Kind of submission of flight plans and associated messages (FPL/FAM)

2.3.1. Submission of a flight plan shall normally be the duty of the pilot-in-command or of his deputy, except that for flights within the operation of an air transport enterprise a flight plan may also be submitted by a representative of the operating agency.

2.3.2. If the departure will take place from an aerodrome at which an ATS reporting office is available via selfbriefing, flight plans for IFR-flights and for VFR flights where no direct filing to IFPS is considered shall basically be submitted via selfbriefing. As central Helpdesk for selfbriefing AIS/ARO Wien is available H24 (see GEN 3.1, item 5.2.). At AIS/ARO Wien it is possible to submit flight plans personally, by telephone, telefax, in electronic form (Self- or Homebriefing) or AFTN.

<http://www.homebriefing.com>

2.3.3. In the absence of such an office at the departure aerodrome or if there is no possibility to submit the flight plan via selfbriefing at the departure aerodrome, the flight plan shall be submitted to AIS/ARO Wien.

2.3.4. Flight plan submission via Telefax

- If the flight plan is submitted via Telefax it has to be confirmed by the pilot (submitter of the flight plan) immediately after transmission via telephone, otherwise it will not be processed.
- The flight plan form of AUSTRO CONTROL, RAC-FORM 1b or a form produced by a computer shall be used for transmission.
- The form has to be filled in legibly and without omissions.
- Especially for IFR-flight plans a contact TEL/FAX Number has to be given in the interest of the pilot-in-command.
- The aircraft operator can request a written pre-flight information bulletin to be sent via Telefax giving a Telefax number and the remark "request briefing".

2.3.5. Flight plan submission via Self- or Homebriefing
If the flight plan is submitted via Self- or Homebriefing it has to be accepted by the system before flight, otherwise the transmission of the flight plan is not guaranteed.

2.3.6. Submission of flight plans during flight (AFIL)

2.3.6.1. Flight plans may be filed during flight if required by certain circumstances (e.g. due to unforeseen weather changes, emergency situations). In this case the Flight Information Service (FIS) will accept the flight plan data and forwards the flight plan to AIS/ARO Wien for further transmission to the competent units.

2.3.6.2. Nicht angenommen werden Flugpläne in das Ausland, ausgenommen Flugpläne für Notfälle und für Flüge ziviler Luftfahrzeuge nach Sichtflugregeln in die Bundesrepublik Deutschland, sofern der Flug über die deutsch-österreichische Grenze erfolgt, und kein Drittland betroffen ist.

2.3.6.3. Nicht angenommen werden außerdem Flugpläne für weiterführende Flüge nach Zwischenlandungen, ausgenommen Notfälle (z.B. Rettungsflüge). Aufgrund hoher Frequenzbelastung und teilweise unvollständiger Funkabdeckung wird jedoch dringend empfohlen, Flugpläne auf einem anderen Weg als über die Frequenz des Fluginformationsdienstes abzugeben. Sichtflügen, die beabsichtigen durch freigabepflichtige Lufträume zu fliegen, wird empfohlen, einen Flugplan vor Abflug aufzugeben.

2.4. Annahme von Flugplänen und Flugplanergänzungsmeldungen (FPL/FAM)

2.4.1. Flugpläne für VFR-Flüge werden von AIS/ARO Wien verarbeitet und zu den betreffenden Flugverkehrsdienststellen gemäß den ICAO Adressierungs-Verfahren weitergeleitet.

2.4.2. Flugpläne für IFR/GAT Flüge (ganz oder teilweise) werden durch IFPS akzeptiert.

- IFPS beantwortet die Abgabe von FPL/FAM durch betriebliche Antwort-Meldungen
MAN - die Meldung ist nicht akzeptiert und wird manuell korrigiert (eine ACK muss folgen);
REJ - die Meldung wird nicht akzeptiert, da fehlerhaft, eine berichtigte Version ist zu senden;
ACK - die Meldung ist in Ordnung und von IFPS akzeptiert.
Details über diese Meldungen sind im CFMU Handbuch, Teil "IFPS Users Manual" enthalten.
- Es ist wichtig, dass Flugplanaufgeber die "Operational Reply Messages" vom IFPS zur Kenntnis nehmen und falls erforderlich darauf reagieren. Im Bezug auf einen Flugplan, welcher innerhalb der IFPS Zone eingereicht (abgegeben) wurde, ist insbesondere zu beachten, dass solange nicht ein ACKNOWLEDGEMENT (ACK) vom IFPS erhalten worden ist, dieser Flugplan für das IFPS **nicht** existiert und daher auch **nicht** an die zuständigen ATS-Stellen weitergeleitet wird. Weiters wird die Kopie des Flugplans **nicht** zu der "Tactical database" (TACT) der CFMU gesendet und **nicht** für ATFM Zwecke in Betracht gezogen. (**NO ATFM SLOT**) Dies kann zur **Verspätung** des betroffenen Fluges führen. Es folgt daraus, dass die Version der Flugplanmeldung für die ein **"ACK" erhalten wurde** jene ist, welche von IFPS zu den zuständigen ATS-Stellen und auch zu TACT weitergeleitet wird.

2.3.6.2. Not accepted are flight plans for flights into foreign countries, except in emergency cases and in case of civil aircraft flying under visual flight rules into the Federal Republic of Germany, whereas the border to the Federal Republic of Germany shall be crossed directly and no third country shall be affected.

2.3.6.3. Flight plans for flights which continue after an intermediate landing are also not accepted, except in emergency cases (e.g. rescue flights). Due to busy radio frequency occupancy and partially incomplete radio coverage it is strongly recommended to file flight plans rather by other means than on the frequency of the FIS. It is also recommended to file a flight plan before departure for VFR-flights which intend to cross airspaces for which an ATC-clearance is required.

2.4. Acceptance of flight plans and associated messages (FPL/FAM)

2.4.1. Flight plans for VFR flights are accepted and transmitted to the competent ATS-Units in accordance with the ICAO addressing procedure by AIS/ARO Wien.

2.4.2. Flight plans for IFR/GAT flights (wholly or partly) are accepted by IFPS.

- The IFPS will respond to FPL/FAM submission through Operational Reply Messages
MAN - the message is not correct and will be amended manually (ACK must follow);
REJ - the message is not correct and cannot be amended, a correct version has to be sent;
ACK - the message is correct and accepted by IFPS.

Details of this messages can be found in the CFMU Handbook, Part IFPS Users Manual.

- It is essential that flight plan originators take note of and react, where necessary, to the Operational Reply Messages received from IFPS. In particular it should be noted, that unless an Acknowledgment (ACK) is received from IFPS in respect of a particular flight plan filed within the IFPS Zone, then that plan will **not** exist within IFPS and will **not** therefore be distributed to the relevant ATS-Units. Furthermore a copy of the flight plan will **not** be sent to the Tactical database (TACT) of the CFMU and will **not** be considered for ATFM purposes. (**NO ATFM SLOT**) This could **result in a delay** to the flight concerned. It follows therefore that the version of a flight plan message for which an **ACK has been received** is the one which will be distributed by IFPS to the relevant ATS-UNITS and also to TACT.

2.4.3. Direkte Aufgabe beim IFPS (Integrated initial Flight plan Processing System)

- Luftfahrtunternehmen ist es allgemein gestattet, Flugpläne für IFR/GAT Flüge direkt bei IFPS einzureichen (ohne Übermittlung durch eine Meldestelle für Flugverkehrsdienste).

Anmerkung: IFR/GAT Flüge sind zivile oder nicht-operationelle militärische Flüge nach Instrumentenflugregeln (ganz oder teilweise) welche nach zivilen Flugverkehrsregeln und ATC-Verfahren durchgeführt werden.

- Direkt-Aufgeber übernehmen die volle Verantwortung bezüglich Übereinstimmung mit allen wesentlichen IFPS Verfahren, inklusive die **komplette** Adressierung (z.B. innerhalb und außerhalb des IFPS-Gebietes, VFR-Teil) ihrer Meldungen.
Detaillierte Verfahren sind im CFMU Handbuch, Teil "IFPS Users Manual" enthalten.

Das Handbuch ist kostenlos erhältlich bei
EUROCONTROL LIBRARY
Rue de la Fussée 96
1130 Bruxelles
BELGIUM

TEL: +32 (0)2 729 36 39

Das Handbuch liegt bei AIS/ARO Wien zur Einsichtnahme auf.

- Unterstützung wird auf Wunsch durch AIS/ARO Wien geboten.
- Jede "Operational Reply" Meldung (ACK, MAN, REJ) die bei AIS/ARO Wien einlangt wird für diesen Flugplanaufgeber (Luftfahrtunternehmer) bereit gehalten, die Verantwortung sich um den Erhalt und die allfällige Antwort auf solche Meldungen zu kümmern, liegt beim Flugplanaufgeber.
Flugplanaufgeber (Luftfahrtunternehmer), die bei AIS/ARO Wien einen Flugplan aufgeben und deren Flugplan noch nicht durch IFPS angenommen ist, müssen in der Reichweite des AIS/ARO Wien bleiben (hinterlassen einer Telefon- oder Faxnummer) um, wenn nötig, koordinierte Änderungen des Flugplans zu ermöglichen.
- IFPS übermittelt Flugpläne und ergänzende Meldungen an alle betroffenen ATS-Stellen innerhalb der IFPS-Zone und zu allen betroffenen Adressaten gemäß "Readressierungsverfahren".
Details siehe CFMU Handbuch, Teil "IFPS Users Manual".

2.4.3. Direct filing with IFPS (Integrated initial Flight plan Processing System)

- Aircraft Operators will be permitted generally to submit flight plans for IFR/GAT flights directly to the IFPS without the need to pass them through an ATS Reporting Office.

Remark: IFR/GAT flights are civil or non-operational military flights according to instrument flight rules (wholly or partly) which are operating subject to civil flight rules and ATC procedures.

- Direct-filers take the full responsibility for compliance with all relevant IFPS procedures including **complete** addressing (e.g. within and outside the IFPS area, VFR-part) of their messages.

Detailed procedures are published in the CFMU Handbook, Part IFPS Users Manual.

The Handbook is available free of charge at the
EUROCONTROL LIBRARY
Rue de la Fussée 96
1130 Bruxelles
BELGIUM

TEL: +32 (0)2 729 36 39

The Handbook is available for consultation at AIS/ARO Wien.

- Assistance will be given on request by AIS/ARO Wien.
- Any Operational Reply Message (ACK, MAN, REJ) received at AIS/ARO Wien is kept available for the flight plan originators (aircraft operator), however they are responsible for collecting and to respond to any such messages at their discretion.

Flight plan originator (Aircraft Operator) submitting flight plans with AIS/ARO Wien and whose flight plan has not been acknowledged by IFPS must remain within reach of AIS/ARO Wien (leave telephone or FAX number) to allow coordinated modification of the flight plan, if required.

- IFPS transmits flight plans and associated messages to all ATS-Units concerned within IFPS Zone and to all addressees concerned according to the "readdressing procedure". For details see CFMU Handbook, Part "IFPS Users Manual".

IFPS - ZONE

STATE	FIR/UIR	ICAO
ALBANIA	TIRANA	LATI
AUSTRIA	WIEN	LOVV
BELGIUM	BRUSSELS	EBBU
BULGARIA	SOFIA VARNA	LBSR LBWR
CROATIA	ZAGREB	LDZO
CYPRUS	NICOSIA	LCCC
CZECH REPUBLIC	PRAHA	LKAA
DENMARK	COPENHAGEN	EKDK
FINLAND	TAMPERE ROVANIEMI	EFES EFPS
FRANCE	PARIS REIMS BREST BORDEAUX MARSEILLE	LFFF LFEE LFRR LFBB LFMM
GERMANY	BREMEN LANGEN MÜNCHEN RHEIN HANNOVER	EDWW EDGG EDMM EDUU EDVV
GREECE	ATHINAI	LGGG
HUNGARY	BUDAPEST	LHCC
IRELAND	SHANNON SOTA DUBLIN	EISN EISN EIDW
ITALY	ROMA BRINDISI MILANO	LIRR LIBB LIMM
LUXEMBOURG	BRUSSELS	EBBU
FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA	SKOPJE	LWSS
MALTA	MALTA	LMMM
MOLDOVA	CHISINAU	LUKK
MONACO	MARSEILLE	LFMM
MOROCCO	CASABLANCA	GMMM
NETHERLANDS	AMSTERDAM	EHAA
NORWAY	OSLO STAVANGER TRONDHEIM BODO BODO OCEANIC	ENOS ENSV ENTR ENBD ENOB
POLAND	WARSAWA	EPWW
PORTUGAL	LISBOA	LPPC
ROMANIA	BUCURESTI	LRBB
SLOVAKIA	BRATISLAVA	LZBB

STATE	FIR/UIR	ICAO
SLOVENIA	LJUBLJANA	LJLA
SPAIN	BARCELONA MADRID CANARIAS	LECB LECM GCCC
SWEDEN	STOCKHOLM MALMÖ SUNDSVALL	ESOS ESMM ESUN
SWITZERLAND	SWITZERLAND	LSAS
TURKEY	ANKARA ISTANBUL	LTA LTBB
UNITED KINGDOM	LONDON SCOTTISH	EGTT EGPX
YUGOSLAVIA	BELGRADE	LYBA

3. SERA.4005 FLUGPLANINHALT

3.1. Der Flugplan hat Informationen bezüglich der folgenden Elemente zu enthalten, soweit diese von der zuständigen Behörde für erforderlich erachtet werden:

Luftfahrzeugkennung

- Flugregeln und Art des Flugs
- Anzahl und Muster der Luftfahrzeuge und Wirbelschleppenkategorie
- Ausrüstung
- Startflugplatz oder -einsatzort
- voraussichtliche Abblockzeit
- Reisegeschwindigkeit(en)
- Reiseflughöhe(n)
- Flugstrecke
- Zielflugplatz oder -einsatzort und voraussichtliche Gesamtflugdauer
- Ausweichflugplatz/flugplätze oder -einsatzort(e)
- Kraftstoffbedingte Höchstflugdauer
- Gesamtzahl der Personen an Bord
- Not- und Überlebensausrüstung
- andere Informationen.

3.2. Bei Flugplänen, die während des Flugs abgegeben werden, muss der Startflugplatz oder -einsatzort der Ort sein, an dem bei Bedarf zusätzliche Informationen bezüglich des Flugs eingeholt werden können. Außerdem ist anstelle der voraussichtlichen Abblockzeit die Zeit über dem ersten Punkt der Strecke anzugeben, auf die sich der Flugplan bezieht.

3.3. Inhalt und Form des Flugplanes

3.3.1. Detaillierte Angaben betreffend das Ausfüllen eines Flugplanformulars sind im "Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer" veröffentlicht.

3. SERA.4005 CONTENTS OF A FLIGHT PLAN

3.1. A flight plan shall comprise information regarding such of the following items as are considered relevant by the competent authority:

Aircraft identification

- Flight rules and type of flight
- Number and type(s) of aircraft and wake turbulence category
- Equipment
- Departure aerodrome or operating site
- Estimated off-block time
- Cruising speed(s)
- Cruising level(s)
- Route to be followed
- Destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time
- Alternate aerodrome(s) or operating site(s)
- Fuel endurance
- Total number of persons on board
- Emergency and survival equipment
- Other information.

3.2. For flight plans submitted during flight, the departure aerodrome or operating site provided shall be the location from which supplementary information concerning the flight may be obtained, if required. Additionally, the information to be provided in lieu of the estimated off-block time shall be the time over the first point of the route to which the flight plan relates.

3.3. Contents and form of a flight plan

3.3.1. Detailed instructions concerning flight plan filing are published in the "Österreichischen Nachrichtenblatt für Luftfahrer".

3.3.2. Folgende Flugplanfelder sind besonders zu beachten:

3.3.2.1. Feld 15

3.3.2.1.1. "DCT" DARF NICHT FÜR DIE STRECKENBESCHREIBUNG INNERHALB DER FIR WIEN VERWENDET WERDEN.

Ausgenommen davon sind die Fälle, die im "Route Availability Document" (RAD) ausdrücklich erlaubt werden.

3.3.2.1.2. Als Streckenbeschreibung muss die Abfolge: ATS-Strecke Umsteigepunkt ATS-Strecke Umsteigepunkt, eingehalten werden.
(z.B.: UT570 GRZ UT19 ERKIR UL608...)

3.3.2.1.3. Abflüge aus der FIR WIEN müssen die Streckenbeschreibung mit einer veröffentlichten SID, oder mit dem Endpunkt einer veröffentlichten SID beginnen.
Ausgenommen davon sind veröffentlichte SID's, deren Beschreibung im Remark-Feld ausdrücklich keine Angabe in Flugplänen vorsieht, da deren Freigabe ausschließlich im Ermessen von ATC liegt.

3.3.2.1.4. Flüge mit Landung in der FIR WIEN müssen die Streckenbeschreibung folgendermaßen beenden:

- mit einer der veröffentlichten STAR oder
- falls keine STAR veröffentlicht ist mit der ATS Strecke und der Haupt-Funknavigationshilfe (siehe AD 2).

3.3.2.2. Feld 18

3.3.2.2.1. Allgemeines: Aus Datenverarbeitungsgründen dürfen für Flüge in der FIR Wien keine Bindestriche verwendet werden.

- EET/voraussichtliche Grenzüberflugszeit
Die Angabe der voraussichtlichen Zeit des Grenzüberfluges im Flugplan ist für Flüge, welche die Grenze der FIR Wien überfliegen nicht erforderlich, sofern nicht Bestimmungen der angrenzenden Staaten dies verlangen.
- DOF/Datum des Fluges ist zwingend in folgender Form einzutragen:
yymmdd, z.B. DOF/960328
- Für bevorzugte Behandlung durch CFMU ist der Grund dafür in folgender Form anzugeben: Details siehe ENR 1.9, Punkt 1.1.6..

3.3.2.2.2. Rückflüge nach Flügen unter Sonderstatus, die die entsprechenden Kriterien nicht erfüllen, unterliegen nicht der Vorrangbehandlung.
Die Anforderung für Sonderbehandlung darf nicht widerrechtlich, zwecks Umgehung von Flugverkehrsmaßnahmen, verlangt werden.

3.3.3. Die Erfordernisse für das Ausfüllen des ICAO Flugplanformulars und des Dauerflugplanes betreffend EUR RVSM-Flugplanung sind in den ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR) enthalten.
Darüber hinaus gilt nachfolgende Erfordernis betreffend Flugplanung zusätzlich zu den in den ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR) enthaltenen Erfordernissen:

3.3.2. Attention is drawn to the following items of the flight plan:

3.3.2.1. Item 15

3.3.2.1.1. "DCT" SHALL NOT BE USED FOR ANY ROUTE DESCRIPTION WITHIN FIR WIEN.

Excluded therefrom are those cases, which are explicitly permitted within the "Route Availability Document" (RAD).

3.3.2.1.2. Route description shall generally consist of:
ATS-route point ATS-route point
(e.g.: UT570 GRZ UT19 ERKIR UL608...)

3.3.2.1.3. Departures out FIR WIEN shall start their route description with a published SID or the final point of a published SID, respectively.
SID's, explicitly excluded from FPL filing are marked accordingly in the remark area of the SID description, as its clearance is dependent on ATC discretion.

3.3.2.1.4. Arrivals within FIR WIEN must end their route description with:

- one of the published STAR, or
- in case no STAR is defined, with the ATS route and the relevant main NAV aid (see AD 2).

3.3.2.2. Item 18

3.3.2.2.1. General: For data processing reasons no hyphens must be used for flights within FIR Wien.

- EET/Boundary crossing estimates
Boundary crossing estimates for flights, crossing the boundary of FIR Wien are not required to be indicated in the flight plan unless otherwise required by adjacent States.
- DOF/Date of flight must be inserted compulsory in the following form
yymmdd, e.g. DOF/960328
- For special handling by CFMU the reason has to be explained in the following form: details see ENR 1.9, item 1.1.6..

3.3.2.2.2. Return flights after flights with STS STATUS not fulfilling the respective criteria are not subject to priority treatment.
The request for priority treatment may not be stated illegally for the purpose of avoiding Air Traffic-measures.

3.3.3. The EUR RVSM flight planning requirements for the completion of the ICAO Flight Plan Form and the Repetitive Flight Plan are contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR).
Furthermore, the following requirement is in addition to the flight planning requirements contained in the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 - EUR):

- Über den militärischen Flugbetrieb hinaus ist der Buchstabe M im Feld 8 des ICAO-Flugplanformulars ebenfalls bei Flugbetrieb durch Zollbehörden oder die Polizei einzutragen.

3.4. Dauerflugpläne

3.4.1. Allgemeines

3.4.1.1. Für Instrumentenflüge, welche regelmäßig am(n) gleichen Tag(en) von aufeinanderfolgenden Wochen und nicht weniger als zehnmal oder täglich innerhalb eines Zeitraumes von mindestens zehn aufeinanderfolgenden Tagen durchgeführt werden, kann ein Dauerflugplan (RPL) abgegeben werden.

3.4.1.2. Bei der Verwendung von Dauerflugplänen sind grundsätzlich die Bestimmungen von ICAO Doc 4444-ATM/501, Appendix 2 sowie CFMU Handbuch, Teil "IFPS Users Manual" in der jeweils gültigen Fassung einzuhalten.

3.4.1.3. Für Flüge, die Österreich betreffen sind Dauerflugpläne und eventuelle Änderungen dazu zu übermitteln an

EUROCONTROL CFMU
FDOD-IFPU1/RPL Team
Rue de la Fusée 96
1130 Bruxelles
BELGIUM

TEL: +32 (0)2 745 1957
FAX: +32 (0)2 729 90 42
EMAIL: rpl@eurocontrol.int
SITA: BRUER7X

3.4.2. Gültigkeit

3.4.2.1. Die Gültigkeit der Dauerflugpläne ist jeweils befristet und zwar für den Sommerflugplan vom 1 APR bis 31 OCT und für den Winterflugplan vom 1 NOV bis 31 MAR.

Für jede Saison sind neue Dauerflugpläne einzureichen.

Am 25 DEC gelten die RPL nicht. Für diesen Tag sind individuelle Flugpläne einzureichen.

4. SERA.4010 AUSFÜLLEN EINES FLUGPLANS

4.1. Der Flugplan muss Informationen zu relevanten Elementen, einschließlich „Ausweichflugplatz/flugplätze oder -einsatzort(e)“, für die gesamte Strecke bzw. den Streckenabschnitt, für den der Flugplan abgegeben wird, enthalten.

4.2. Darüber hinaus muss er Informationen zu allen anderen Elementen enthalten, wenn dies von der zuständigen Behörde vorgeschrieben ist oder gegebenenfalls von der Person, die den Flugplan abgibt, für erforderlich erachtet wird.

- In addition to military operations, operators of customs or police aircraft shall insert the letter M in item 8 of the ICAO Flight Plan Form.

3.4. Repetitive flight plans

3.4.1. General

3.4.1.1. A repetitive flight plan (RPL) shall be used for IFR flights operated regularly on the same day(s) of consecutive weeks and on at least ten occasions or every day over a period of at least ten consecutive days.

3.4.1.2. The use of repetitive flight plans (RPL) shall be in accordance with ICAO Doc 4444-ATM/501, Appendix 2 as well as CFMU Handbook, Part IFPS Users Manual in the valid edition.

3.4.1.3. For flights concerning Austria the RPL list and changes thereto (if any) shall be forwarded to

EUROCONTROL CFMU
FDOD-IFPU1/RPL Team
Rue de la Fusée 96
1130 Bruxelles
BELGIUM

TEL: +32 (0)2 745 1957
FAX: +32 (0)2 729 90 42
EMAIL: rpl@eurocontrol.int
SITA: BRUER7X

3.4.2. Validity

3.4.2.1. The validity of repetitive flight plans is limited for the summer flight plan from 1 APR until 31 OCT, for winter flight plan from 1 NOV until 31 MAR.

For each season new repetitive flight plans shall be filed.

The RPL are suspended on Christmas, 25 DEC. For this day individual flight plans shall be filed.

4. SERA.4010 COMPLETION OF A FLIGHT PLAN

4.1. A flight plan shall contain information, as applicable, on relevant items up to and including 'Alternate aerodrome(s) or operating site(s)' regarding the whole route or the portion thereof for which the flight plan is submitted.

4.2. It shall, in addition, contain information, as applicable, on all other items when so prescribed by the competent authority or when otherwise deemed necessary by the person submitting the flight plan.

5. SERA.4015 FLUGPLANÄNDERUNGEN

5.1. Vorbehaltlich der Bestimmungen von SERA.8020 Buchstabe b [Punkt 7.2.] sind alle Änderungen eines Flugplans, der für einen Flug nach Instrumentenflugregeln oder für einen als kontrollierten Flug durchgeführten Flug nach Sichtflugregeln abgegeben wurde, so bald wie möglich der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln. Bei anderen Flügen nach Sichtflugregeln sind erhebliche Änderungen eines Flugplans so bald wie möglich der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

5.2. Informationen, die vor dem Abflug bezüglich der kraftstoffbedingten Höchstflugdauer oder der Gesamtzahl der Personen an Bord übermittelt wurden und zum Abflugzeitpunkt nicht stimmen, stellen eine erhebliche Flugplanänderung dar und sind daher zu übermitteln.

5.3. Änderung der Luftfahrzeugkennung

5.3.1. Bei Änderung der Luftfahrzeugkennung (Feld 7 des Flugplanes) ist keine Änderungsmeldung erforderlich. Der bereits weitergeleitete Flugplan ist durch eine Flugplan-Streichungsmeldung aufzuheben und ein neuer Flugplan mit der geänderten Luftfahrzeugkennung zu übermitteln.

5.4. Änderung der voraussichtlichen Abblockzeit

5.4.1. Wenn ein Flugplan abgegeben wurde und die voraussichtliche Abblockzeit

- um mehr als 30 Minuten oder
- für einen Flug, der ganz oder teilweise nach Instrumentenflugregeln durchgeführt wird, um mehr als 15 Minuten überschritten wird, so hat der Pilot vor Ablauf dieses Zeitraumes die richtige voraussichtliche Abblockzeit jener Stelle zu übermitteln, bei welcher der Flugplan abgegeben wurde, oder ihr die Aufhebung des Flugplanes ausdrücklich bekannt zu geben.

5.5. Abgabe eines Ersatzflugplanes

5.5.1. Für einen Flug, der von Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen betroffen ist, kann ein Ersatzflugplan mit geänderter Streckenführung aufgegeben werden.

Wenn ein Dauerflugplan (RPL) oder ein individueller Flugplan (FPL) aufgegeben wurde und in der Flugvorbereitungsphase (z.B. innerhalb von 4 Stunden von EOBT, aber nicht später als 30 Minuten vor EOBT) eine alternative Strecke zwischen dem selben Abflug- und Zielflughafen gewählt wurde, soll der Luftfahrtunternehmer oder Pilot

- eine Streichungsmeldung (CNL) aufgeben, die mit dem Vorrangsvermerk "DD" an alle betroffenen Adressen des vorherigen Flugplans zu übermitteln ist, und
- einen Ersatzflugplan in Form eines FPL abgeben, der nicht früher als 5 Minuten nach der CNL-Meldung und nicht vor der Bestätigung der CNL-Meldung durch IFPS übermittelt werden soll.

5. SERA.4015 CHANGES TO A FLIGHT PLAN

5.1. Subject to the provisions of SERA.8020 b) [item 7.2.] all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit.

5.2. Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported.

5.3. Change of the aircraft identification

5.3.1. In case of a change of the aircraft identification (item 7 of the flight plan) a modification message is not required. The already transmitted flight plan has to be cancelled by a flight plan cancellation message and a new flight plan with the changed aircraft identification has to be transmitted.

5.4. Change of estimated off-block time

5.4.1. When a flight plan has been submitted and the estimated off-block time is exceeded

- by more than 30 minutes or
- for a flight, which is conducted totally or partly in accordance with instrument flight rules by more than 15 minutes the pilot-in-command shall submit the revised estimated off-block time before the expiry of the above mentioned time frame to the unit to which the flight plan has been submitted, or explicitly report the cancellation of the flight plan.

5.5. Filing a Replacement Flight Plan

5.5.1. A replacement flight plan can be filed with changed routing for a flight affected by ATFM measures.

When a Repetitive flight Plan (RPL) or an individual Flight Plan has been filed and, in the pre-flight stage (i.e. within 4 hours of EOBT, but not later than 30 minutes before EOBT), an alternative routing is selected between the same aerodromes of departure and destination, the operator or pilot shall:

- submit a cancellation message (CNL) which shall be transmitted with the priority "DD" to all addresses concerned by the previous flight plan, and
- file a replacement flight plan in form of a FPL, which shall be transmitted not less than 5 minutes after the CNL and not before the ACKnowledgement to the CNL message is received from IFPS.

Der Ersatzflugplan muss die ursprüngliche Kennung (Luftfahrzeugkennung sowie die komplette neue Strecke in Punkt 15 und als erstes Element in Punkt 18 die Angabe "RFP/Qn" beinhalten:

- RFP bedeutet Ersatzflugplan
 - n entspricht der Reihenfolge des Ersatzflugplanes für diesen bestimmten Flug
- z.B.:
1. Ersatzflugplan: "RFP/Q1"
 2. Ersatzflugplan: "RFP/Q2"

Auf der Sprechfunkturfrequenz soll der Pilot eine ATC-Stelle informieren, dass das Luftfahrzeug gemäß einem Ersatzflugplan fliegt, wenn irgendwelche Zweifel bezüglich der zu befliegenden Strecke bestehen.

6. AKTIVIERUNG EINES FLUGPLANS

6.1. Die Aktivierung eines Flugplans erfolgt durch Übermittlung der Startmeldung an eine Flugverkehrsdienststelle. Der Luftfahrzeugführer hat für alle Flüge mit Start nach Sichtflugregeln eine Startmeldung zu übermitteln, sofern ein Flugplan aufgegeben wurde. Dieses Erfordernis gilt nicht für Starts von Flugplätzen, wo sich keine Meldestelle für Flugverkehrsdienste im Dienst befindet, wenn im Flugplan angegeben wurde, dass keine Abflugmeldung übermittelt wird (RMK/NOATD).

Für Flüge mit der Angabe RMK/NOATD wird der Flugplan mit der voraussichtlichen Abblockzeit (EOBT) automatisch aktiviert.

Für einen nicht-aktivierten Flugplan wird bei Überfälligkeit kein Alarmdienst erbracht.

7. SERA.8020 EINHALTUNG DES FLUGPLANS

7.1. Außer gemäß Buchstabe b [Punkt 7.2.] und d [Punkt 7.4.] hat ein Luftfahrzeug den aktuellen Flugplan bzw. den anwendbaren Teil eines aktuellen Flugplans, der für einen kontrollierten Flug abgegeben wurde, einzuhalten, sofern nicht eine Änderung angefordert und von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle eine entsprechende Freigabe erteilt wurde, oder sofern nicht eine Notlage eintritt, die eine unmittelbare Maßnahme durch das Luftfahrzeug erfordert, in welchem Fall so bald wie möglich nach Ausübung dieser Notfallbefugnis die zuständige Flugverkehrsdienststelle von der getroffenen Maßnahme unter Hinweis auf die Ausübung der Notfallbefugnis zu unterrichten ist.

7.1.1. Sofern von der zuständigen Behörde nicht anders bestimmt oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle nicht anders angewiesen, sind kontrollierte Flüge soweit möglich:

7.1.1.1. bei Flügen auf festgelegten Flugverkehrsstrecken entlang der festgelegten Mittellinie dieser Flugverkehrsstrecke durchzuführen oder

7.1.1.2. bei Flügen auf jeder anderen Strecke direkt zwischen den Navigationseinrichtungen und/oder Punkten, die diese Strecke festlegen, durchzuführen.

The replacement flight plan shall contain inter alia the original identification (call sign), the complete new route in item 15 and, as the first element in item 18, the indication "RFP/Qn", whereas:

- RFP signifies "Replacement Flight Plan"
 - n corresponds to the sequence number relating to the replacement flight plan for that particular flight;
- e.g.
- 1st replacement flight plan: "RFP/Q1"
2nd replacement flight plan: "RFP/Q2"

In RTF communication, the pilot may inform an ATC unit that the aircraft is operating on a replacement flight plan if any doubt exists regarding the route to be flown.

6. ACTIVATION OF FLIGHT PLAN

6.1. Activation of the flight plan is effected by the transmission of the departure message to an air traffic services unit. Provided that a flight plan had been submitted the pilot-in-command shall transmit a departure message for all flights departing according visual flight rules (VFR). At an aerodrome where no air traffic services reporting office is on duty, no departure message has to be sent if RMK/NOATD has been stated in the flight plan.

For flights with RMK/NOATD the flight plan will be activated automatically at estimated off-block time.

For a non-activated flight plan alerting service will not be provided if overdue.

7. SERA.8020 ADHERENCE TO FLIGHT PLAN

7.1. Except as provided for in b [item 7.2.] and d [item 7.4.] an aircraft shall adhere to the current flight plan or the applicable portion of a current flight plan submitted for a controlled flight unless a request for a change has been made and clearance obtained from the appropriate air traffic control unit, or unless an emergency situation arises which necessitates immediate action by the aircraft, in which event as soon as circumstances permit, after such emergency authority is exercised, the appropriate air traffic services unit shall be notified of the action taken and that this action has been taken under emergency authority.

7.1.1. Unless otherwise authorised by the competent authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, controlled flights shall, in so far as practicable:

7.1.1.1. when on an established ATS route, operate along the defined centre line of that route; or

7.1.1.2. when on any other route, operate directly between the navigation facilities and/or points defining that route.

7.1.2. Sofern von der zuständigen Behörde keine davon abweichende Genehmigung oder von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle keine andere Anweisung erteilt wurde, hat ein Luftfahrzeug, das auf einem Abschnitt einer Flugverkehrsstrecke betrieben wird, der unter Bezugnahme auf UKW-Drehfunkfeuer festgelegt ist, für die primäre Navigationsführung von der hinter dem Luftfahrzeug gelegenen Einrichtung zu der vor dem Luftfahrzeug gelegenen überzugehen, wenn es sich am oder möglichst nahe am Wechsellpunkt befindet, sofern ein solcher festgelegt wurde.

7.1.3. Abweichungen von den Anforderungen unter Nummer 2 sind der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu melden.

7.2. Unabsichtliche Änderungen. Wird bei einem kontrollierten Flug unabsichtlich vom aktuellen Flugplan abgewichen, sind folgende Maßnahmen zu treffen:

7.2.1. Abweichung beim Kurs über Grund: Ist das Luftfahrzeug vom Kurs abgekommen, sind unverzüglich Maßnahmen zu treffen, den Steuerkurs des Luftfahrzeugs so zu ändern, dass der Kurs über Grund so bald wie möglich wieder aufgenommen wird.

7.2.2. Abweichung bei der wahren Fluggeschwindigkeit: Weicht die durchschnittliche wahre Fluggeschwindigkeit in Reiseflughöhe zwischen Meldepunkten nach oben oder unten um mindestens 5 Prozent der wahren Fluggeschwindigkeit von der im Flugplan angegebenen ab oder ist eine solche Abweichung zu erwarten, ist dies der zuständigen Flugverkehrsdienststelle zu melden.

7.2.3. Abweichung bei der voraussichtlichen Ankunftszeit: Weicht die voraussichtliche Ankunftszeit am nachfolgenden Meldepunkt, an der Fluginformationsgebietsgrenze oder am Zielflughafen, je nachdem, was zuerst erreicht wird, um mehr als 3 Minuten von der Ankunftszeit ab, die den Flugverkehrsdiensten gemeldet wurde, oder um mehr als einen davon abweichende Zeitraum, der von der zuständigen Behörde vorgeschrieben ist oder aufgrund regionaler ICAO-Flugsicherungsübereinkommen gilt, ist der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich eine geänderte voraussichtliche Ankunftszeit zu melden.

7.2.4. Zusätzlich gilt, sofern eine ADS-C-Vereinbarung geschlossen wurde, dass der Flugverkehrsdienststelle über eine Datenverbindung automatisch Änderungen zu melden sind, bei denen die in der ADS-C-Ereigniskontrakt festgelegten Schwellenwerte überschritten werden.

7.3. Absichtliche Änderungen. Die Beantragung von Flugplanänderungen muss folgende Informationen enthalten:

7.3.1. Änderung der Reiseflughöhe: Luftfahrzeugkennung; angeforderte neue Reiseflughöhe und Reisegeschwindigkeit in dieser Höhe, geänderte voraussichtliche Ankunftszeit (falls zutreffend) an nachfolgenden Fluginformationsgebietsgrenzen.

7.1.2. Unless otherwise authorised by the competent authority, or directed by the appropriate air traffic control unit, an aircraft operating along an ATS route segment defined by reference to very high frequency omnidirectional radio ranges shall change over for its primary navigation guidance from the facility behind the aircraft to that ahead of it at, or as close as operationally feasible to, the changeover point, where established.

7.1.3. Deviation from the requirements in 2. shall be notified to the appropriate air traffic services unit.

7.2. Inadvertent changes. In the event that a controlled flight inadvertently deviates from its current flight plan, the following action shall be taken:

7.2.1. Deviation from track: if the aircraft is off track, action shall be taken forthwith to adjust the heading of the aircraft to regain track as soon as practicable.

7.2.2. Variation in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.

7.2.3. Change in time estimate: if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, is found to be in error in excess of 3 minutes from that notified to air traffic services, or such other period of time as is prescribed by the competent authority or on the basis of ICAO regional air navigation agreements, a revised estimated time shall be notified as soon as possible to the appropriate air traffic services unit.

7.2.4. Additionally, when an ADS-C agreement is in place, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS-C event contract.

7.3. Intended changes. Requests for flight plan changes shall include information as indicated hereunder:

7.3.1. Change of cruising level: aircraft identification; requested new cruising level and cruising speed at this level, revised time estimates (when applicable) at subsequent flight information region boundaries.

7.3.2. Änderung der Strecke:

7.3.2.1. Ohne Änderung des Zielflugplatzes: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Beschreibung der neuen Flugstrecke einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll; geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten; sonstige relevanten Informationen.

7.3.2.2. Änderung des Zielflugplatzes: Luftfahrzeugkennung; Flugregeln; Beschreibung der geänderten Flugstrecke bis zum geänderten Zielflugplatz einschließlich zugehöriger Flugplandaten, beginnend mit dem Standort, ab dem die angeforderte Streckenänderung beginnen soll; geänderte voraussichtliche Ankunftszeiten; Ausweichflugplatz/Ausweichflugplätze; sonstige relevanten Informationen.

7.4. Wetterverschlechterung unter Sichtwetterbedingungen. Wird erkennbar, dass ein Flug unter Sichtwetterbedingungen gemäß dem aktuellen Flugplan nicht durchgeführt werden kann, muss bei einem Flug nach Sichtflugregeln, der als kontrollierter Flug durchgeführt wird:

7.4.1. eine geänderte Freigabe angefordert werden, die dem Luftfahrzeug die Fortsetzung des Flugs unter Sichtwetterbedingungen bis zum Zielflugplatz oder bis zu einem Ausweichflugplatz oder das Verlassen des Luftraums, innerhalb dessen eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich ist, ermöglicht, oder

7.4.2. falls keine Freigabe gemäß Buchstabe a [Punkt 7.1.] eingeholt werden kann, der Flug unter Sichtwetterbedingungen fortgesetzt und der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle gemeldet werden, welche Maßnahmen getroffen werden, um entweder den betreffenden Luftraum zu verlassen oder auf dem nächstgelegenen geeigneten Flugplatz zu landen, oder

7.4.3. falls der Flug innerhalb einer Kontrollzone durchgeführt wird, die Genehmigung für die Durchführung des Flugs als Sonderflug nach Sichtflugregeln angefordert werden, oder

7.4.4. die Freigabe angefordert werden, den Flug nach Instrumentenflugregeln durchzuführen.

8. SERA.4020 SCHLIEßEN EINES FLUGPLANS

8.1. Bei Flügen, für die ein Flugplan für den gesamten Flug oder den restlichen Teil eines Flugs bis zum Zielflugplatz abgegeben wurde, ist der zuständigen Flugverkehrsdienststelle am Zielflugplatz unverzüglich nach der Landung eine Landemeldung persönlich, über Funk, über eine Datenverbindung oder auf andere Weise gemäß den Vorschriften der zuständigen Behörde zu übermitteln.

8.1.1. Die Abgabe einer Landemeldung ist nicht erforderlich nach der Landung auf einem Flugplatz, auf dem Flugverkehrsdienste erbracht werden, sofern aus dem Funkverkehr oder anhand von optischen Zeichen hervorgeht, dass die Landung wahrgenommen wurde.

7.3.2. Change of route:

7.3.2.1. Destination unchanged: aircraft identification; flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; any other pertinent information.

7.3.2.2. Destination changed: aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.

7.4. Weather deterioration below the VMC. When it becomes evident that flight in VMC in accordance with its current flight plan will not be practicable, a VFR flight operated as a controlled flight shall:

7.4.1. request an amended clearance enabling the aircraft to continue in VMC to destination or to an alternative aerodrome, or to leave the airspace within which an ATC clearance is required; or

7.4.2. if no clearance in accordance with a) [item 7.1.] can be obtained, continue to operate in VMC and notify the appropriate ATC unit of the action being taken either to leave the airspace concerned or to land at the nearest suitable aerodrome; or

7.4.3. if operated within a control zone, request authorisation to operate as a special VFR flight; or

7.4.4. request clearance to operate in accordance with the instrument flight rules.

8. SERA.4020 CLOSING A FLIGHT PLAN

8.1. An arrival report shall be made in person, by radiotelephony, via data link or by other means as prescribed by the competent authority at the earliest possible moment after landing, to the appropriate air traffic services unit at the arrival aerodrome, by any flight for which a flight plan has been submitted covering the entire flight or the remaining portion of a flight to the destination aerodrome.

8.1.1. Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

8.2. Wurde ein Flugplan für einen anderen Abschnitt eines Flugs als dem restlichen Flug bis zum Zielflugplatz abgegeben, ist dieser, falls erforderlich, durch eine entsprechende Meldung an die zuständige Flugverkehrsdienststelle zu schließen.

8.3. Befindet sich an dem Zielflugplatz oder -einsatzort keine Flugverkehrsdienststelle, ist die Landemeldung, falls erforderlich, unverzüglich nach der Landung und auf dem schnellsten Wege der nächstgelegenen Flugverkehrsdienststelle zu übermitteln.

8.4. Sind die Kommunikationseinrichtungen am Zielflugplatz oder -einsatzort bekanntermaßen unzureichend und sind keine alternativen Vorkehrungen für die Bearbeitung von Landemeldungen am Boden getroffen, sind folgende Maßnahmen zu treffen: Unmittelbar vor der Landung hat das Luftfahrzeug, sofern möglich, der zuständigen Flugverkehrsdienststelle eine Meldung zu übermitteln, die einer Landemeldung vergleichbar ist, sofern eine solche erforderlich ist. In der Regel hat diese Übermittlung an die Bodenfunkstelle zu erfolgen, die der Flugverkehrsdienststelle zugeordnet ist, welche für das Fluginformationsgebiet zuständig ist, in der das Luftfahrzeug betrieben wird.

8.5. Landemeldungen von Luftfahrzeugen müssen die folgenden Informationen enthalten:

- Luftfahrzeugkennung;
- Startflugplatz oder -einsatzort;
- Zielflugplatz oder -einsatzort (nur bei Ausweichlandung);

- Landeflugplatz oder -einsatzort;
- Landezeit.

Anmerkung: Die Landemeldung kann im Selfbriefing oder Homebriefing-System eingegeben werden (sofern ein Flugplan über Selfbriefing oder Homebriefing abgegeben wurde), ansonsten muss sie auf alle Fälle telefonisch - vorzugsweise bei AIS/ARO Wien - erfolgen, um zu verhindern, dass der Alarmdienst bei Überfälligkeit ausgelöst wird.

8.2. When a flight plan has been submitted only in respect of a portion of a flight, other than the remaining portion of a flight to destination, it shall, when required, be closed by an appropriate report to the relevant air traffic services unit.

8.3. When no air traffic services unit exists at the arrival aerodrome or operating site, the arrival report, when required, shall be made as soon as practicable after landing and by the quickest means available to the nearest air traffic services unit.

8.4. When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the aircraft shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report, where such a report is required. Normally, this transmission shall be made to the aeronautical station serving the air traffic services unit in charge of the flight information region in which the aircraft is operated.

8.5. Arrival reports made by aircraft shall contain the following elements of information:

- aircraft identification;
- departure aerodrome or operating site;
- destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- arrival aerodrome or operating site;
- time of arrival.

Remark: The arrival report can be entered into the selfbriefing or homebriefing system (provided that a flight plan had been filed via selfbriefing or homebriefing), otherwise the arrival report shall in any case be made via telephone - preferably at AIS/ARO Wien - in order to avoid that alerting service will be initiated for overdue aircraft.